SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV

26 KWIETNIA – 3 MA

1949 R.

Nr 150

NR 18



OPERACJA BERLIŃSKA

III.

Dziś Święto Pracy, 1 maj, spotykamy osiągnięciami produkcyjnymi, osiągnięciami w odbudowie, nauce i sztuce. Dziś w dniu 1 maja przez ulice Warszawy i wszystkich miast polskich od Karpat do Bałtyku, Nysy i Odry przechodzą potężne, wielotysięczne demonstracje. A cztery lata temu pułk myśliwski „Warszawa" również składał swe pierwszomajowe zobowiązania, lecz brzmiały one nieco inaczej...

Gdy rankiem z lotniska Welefantz startowały parami ostronose Jaki, w umysłach wszystkich pilotów tkwiła jedna myśl: „Mimo iż mało jest już Niemców w powietrzu, przynajmniej jeden musi dziś dostać od „Warszawy". Suchy i zwięzły meldunek bojowy mówi nam o przebiegu tego dnia.

1 MAJA 1945 R.

Od godziny 7.28 do 20.00 trzy pary myśliwców Jak-9 z wysokości 600 — 1 000 m dokonywały zwiadu umocnień obronnych, rejonów koncentracji sił przeciwnika, rozpoznawały natężenie ruchu na szosach, kolei i drogach wodnych w rejonie Neu-Ruppin, Kyritz, Wüsterhausen i Rhinow.

Oprócz tego grupami po 4 Jak-9 pułk osłaniał działania szturmowe 3 pułku. Grupy po 4 do 7 Ił-2 bombami i ogniem broni pokładowej atakowały obiekty naziemne npla w rejonie Fehrbellin i Klessenner. W ciągu dnia myśliwce dokonały 5 ataków szturmowych na kolumnę aut na szosie Wüsterhausen — Kyritz.

Lotnictwo myśliwskie wroga przejawiało ożywioną działalność. W czasie 13.40 — 14.25 w rejonie Fehrbellin cztery Me-109 atakiem z chmur na wysokości 500 m usiłowały złamać i rozproszyć szyk bojowy szturmowców. W walce, która wywiązała się między osłoną Iliuszynów a Niemcami, por. Wierbicki strącił jeden Me-109. Zestrzelony samolot npla upadł 3 km na płn-zach. od Fehrbellin.

Artyleria przeciwlotnicza npla ostrzeliwała wielokrotnie w ciągu dnia nasze samoloty. W rejonie Neustadt działały dwie ciężkie i trzy lekkie baterie, pod Brunne, Siewersdorf i Friesack, po dwie lekkie baterie.

Zachmurzenie w ciągu dnia wynosiło 6—7 ballów o podstawie chmur 800 — 1 600 m. Widzialność 5—6 km. Nad Berlinem widzialność znacznie mniejsza ze względu na pożary.

2 MAJA 1945 R.

obfitował w wielkie wydarzenia. Od świtu ze strony Berlina słychać było wzmożoną kanonadę dział wszystkich kalibrów, a w ciemną chmurę wiszącą nad stolicą hitleryzmu szły coraz to nowe wyprawy bombowców i szturmowców.

O godzinie 15.00 dowódca obrony miasta gen. Weidling zaprzestał oporu, złożył broń i oddał się do niewoli. Berlin został zdobyty.

Tego samego wieczoru wraz z delegatami innych rodzajów broni wyjechał do Warszawy kpt. Jakubik* z pułku myśliwskiego „Warszawa", by zameldować posłom Krajowej Rady Narodowej o wzięciu Berlina i udziale w tej walce polskiego lotnictwa.

I może właśnie dlatego, iż padł Berlin, może z tego względu, że „Warszawa" otrzymała zaszczytne prawo meldunku, a może dlatego, że wojska radzieckie i I Armia posunęła się daleko naprzód, zajmując Neu-Ruppin, Kyritz, Wüsterhausen, Neustadt, Fehrbellin i Friesack... brak w dokumentach meldunku z tego dnia.

Musimy zadowolić się świadectwem pilotów „Warszawa", którzy stwierdzają zgodnie, że w ciągu całej Operacji Berlińskiej „było masę roboty i w piątek i w świątek..."!

Ostatnim dokumentem w szarej teczce z napisem „Meldunki Bojowe 1 Polskiego Pułku Myśliwskiego „Warszawa" jest dzień trzeciego maja.

3 MAJA 1945 R.

Od godziny 10.40 do 20.05 trzy pary myśliwców Jak-9 z wysokości 600 — 1 000 m wiodły rozpoznanie ruchów wojsk npla na szosach, liniach kolejowych i drogach wodnych w międzyrzeczu Haveli i Łaby, w rejonie ograniczonym miastami Havelberg, Schönhausen, Rathenow. Ważniejsze obiekty były fotografowane.

Oprócz tego grupami po 4 Jak-9 pułk osłaniał naloty szturmowe 3 pułku. Iliuszyny bombardowały punkty oporu i rezerwy npla na odcinku Ederitz-Kühehausen.

Myśliwce dokonały dwu ataków szturmowych na transporty wroga na szosie pod Havelberg.

W ciągu dnia nastąpiły trzy spotkania z amerykańskimi „Mustangami", patrolującymi w grupach po 4—8 maszyn. Wymieniono umówione sygnały radiowe.

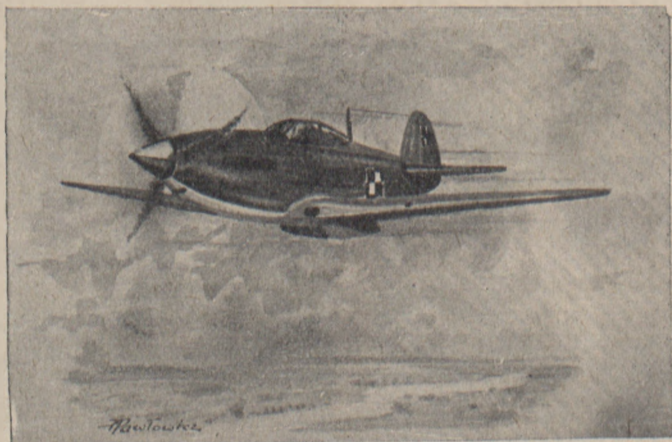
Artyleria nie strzelała.

Zachmurzenie 9 ballów o podstawie chmur 900 m. Widzialność 6—7 km.

Przez 12 numerów SiM-u śledziliśmy razem dzieje walk „Warszawy". Nie próbowałem tu nic ubierać w formę literacką, nie próbowałem robić nowel czy opowiadań. Cytowałem tylko krótkie, suche, żołnierskie raporty. I myślę, że Wy wszyscy tak jak i ja martwiliście się złą wiadomością i niskim pułapem, radowaliście zwycięstwami w walkach, udanym zwiadem i skuteczną osłoną szturmowców.

Z tych prostych słów mówiły do nas bohaterskie dni roku 1945. Dni, które są dla nas drogocennym skarbem — tradycją zwycięskich walk odrodzonego lotnictwa Polski Ludowej u boku Armii Radzieckiej, Radzieckiego Lotnictwa.

Tradycja walk I Pułku Myśliwskiego „Warszawa" będzie żyła i rosła w każdym z nas: w modelarzu, szybowniku, młodym pilocie, mechaniku czy konstruktorze naszego ludowego lotnictwa. Tradycja ta będzie nam przewodnikiem, drogowskazem i zachętą w codziennej pracy i nauce.



* Obecnie podpułkownik.

ZŁĄCZENI WSPÓLNYM ŚWIĘTEM

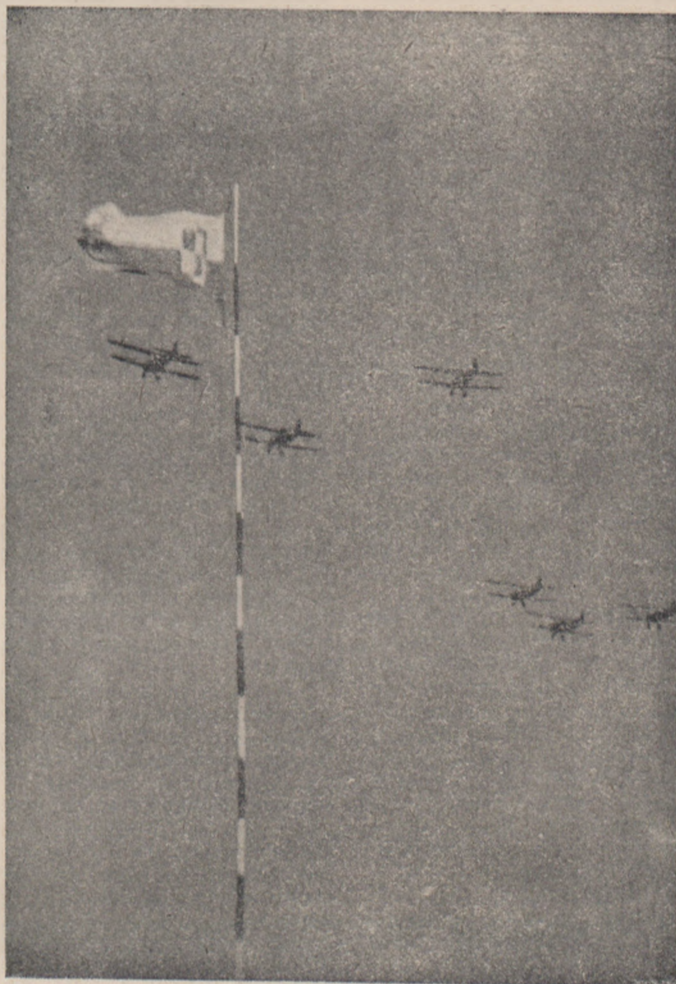
EDMUND KRAŚNIEWSKI, por.

Rozmawiali stojąc w kwadracie startowym. Postacie w kombinezonach, hełmach lotniczych i okularach odcinały się ciemnymi sylwetkami od jasnozielonej powierzchni lotniska. Rozmowa toczyła się na temat defilady Pierwszomajowej, i o tym także, że będą reprezentowali Odrodzone Lotnictwo Polskie, które wraz z innymi formacjami Wojska Polskiego będzie brało udział w uroczystym obchodzie Święta Pracy.

Kim są ci lotnicy? W jakich warunkach żyli i wzrośli przed wstąpieniem w szeregi Odrodzonego Wojska Polskiego?

Oto pierwszy z nich — instruktor na samolotach szkolno - treningowych. A dawniej? Przed wojną Zygmunt wychowywał się i wzrastał jako syn robotniczej rodziny. Ojciec wytężał wszystkie siły, niszczył zdrowie w nadmiernej pracy w złych warunkach, by zarobić na chleb dla najbliższych. Widmo nędzy, groźba bezrobocia, groźba utraty nędznego zarobku— to były najczęstsze tematy rozmów rodziny; Zygmunt dobrze poznał i odczuł co to jest bieda.

Ojca aresztowała policja za to, że wraz z innymi robotnikami brał udział w strajku, kiedy fabrykant zmniejszył ich zarobki. Aresztowano go ponownie kiedy szedł w pochodzie Pierwszomajowym. Policja usiłowała rozpędzić pochód, biła gumowymi pałkami, tratowała końmi. Ojciec wrócił po tygodniu w rozdartym ubraniu, blady, z twarzą posiniaczoną. Od tej chwili Zygmunt zrozumiał, że właściciele fabryk, to ludzie, którzy chcą jak najwięcej zarobić kosztem robotnika, to bogacze, których właśnie broni policja przed słusznym gniewem robotników, rozpędzając, bijąc i aresztując ich w demonstracjach Pierwszomajowych. Widział jak ojciec i jego koledzy szli o świcie do pracy, chudzi, przygarbieni, jak wracali zmęczeni do domów. Widział, że nie ceniono człowieka według pracy jaką wykonywał, lecz według tego jakie było pochodzenie i czy był bogaty. W 1939 roku przeżył Zygmunt straszliwe oblężenie Warszawy. Utkwił mu w pamięci obraz palących się domów, huk wybuchających bomb i płacz matek szukających dzieci. Zapamiętał na zawsze wygląd pierwszego spotkanego żołnierza niemieckiego. W czasie okupacji wstąpił do oddziałów zbrojnych Polskiej Partii Robotniczej—Gwardii Ludowej. Brał udział w szeregu akcji przeciw hitlerowcom, brał czynny udział w Powstaniu Warszawskim.



Armia Radziecka przyniosła wolność narodowi polskiemu. Powstał Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — pierwszy rząd ludowej Polski.

Dopiero teraz, on, syn robotnika, staje się pełnoprawnym obywatelem. Zostaje przyjęty do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Takich właśnie ludzi szkoli państwo, dając im możność zostania oficerami Odrodzonego Wojska Polskiego. Otrzymał oficerskie gwiazdki i pozostał w OSL jako instruktor.

Dziś ppor. instr. pil. Zygmunt Kręglewski szkoli innych. Uczy latać synów robotników i chłopów. Rozmawia z kolegami o Święcie Pierwszomajowym, — święcie, w którym za udział niegdyś bito i aresztowano jego ojca, o święcie ludzi pracy całego świata. Rozmawia z ppor. pil. Hoffmanem i por. pil. Milardem — instruktorami na samolotach myśliwskich i bombowych — synami inteligentów pracujących. Dłużej debatuje z ppor. pil. Kazimierzem Ciepielą, synem chłopa z powiatu rzeszowskiego. Kazik również wspomina swoją młodość — obraz wsi za rządów sanacji, właścicieli majątków, obszarników jeżdżących karetami, trzymających stajnie koni wyścigowych, zarozumiałych, pyszniących się swym bogactwem. O tym, że ci właśnie obszarnicy współpracowali z hitlerowcami. Wspomina o życiu służby folwarcznej, o tym, jak gnieździli się całymi rodzinami w mrocznych izbach. Jak obrabiali otrzymane z łaski pola pod kartofle lub len. Wspomina okres okupacji, okres walki w szeregach Batalionów Chłopskich, a później w Armii Ludowej. On, syn małorolnego chłopa, również ukończył Oficerską Szkołę Lotniczą i pozostał w niej jako instruktor. On również będzie brał udział w defiladzie Pierwszomajowej.

Oto są oficerowie Odrodzonego Lotnictwa Polskiego — synowie ludu pracującego. Święto Robotnicze jest również ich świętem. Wraz z robotnikami, chłopami i inteligencją pracującą pomaszerują w wielkim pochodzie oddziały wojskowe. Będzie szedł w jednym pochodzie ojciec - robotnik, czy chłop i syn— żołnierz Wojska Polskiego. Będą szli złączeni wspólnym świętem. Będą śpiewali pieśni rewolucyjne.

A nad nimi przeleca klucze i eskadry samolotów wszystkich typów: szkolno-treningowych, łącznikowych, myśliwskich, szturmowych i bombowych. Pilotować je będą oficerowie Odrodzonego Lotnictwa — synowie ludu pracującego.

Prości ludzie naszego ludowego państwa po raz piąty będą obchodzili swoje święto w kraju, którego są pełnoprawnymi gospodarzami.

W tym samym dniu 1 maja manifestować będą miliony ludzi pracy Wielkiego Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej.

A w krajach kapitalistycznych i w uciskanych nieludzko koloniach dzień 1 maja stanie się dniem wzmożonej walki, potężną manifestacją międzynarodowej solidarności wszystkich ludzi pracy. Robotnicy Francji, Włoch, Wielkiej Brytanii i wszystkich innych krajów zadokumentują niezłomną wolę walki o swoje prawa i o utrzymanie pokoju.

Dzień 1 maja stanie się przeglądem potężnych, niezwyciężonych sił pokoju na całym świecie.

O PRAWDZIWYM CZŁOWIEKU

ALFRED WINDHOLZ, mjr

Czytaliście „Szkołę Orląt"? Jestem pewien, że większość z Was czytała. To przecież jedna z najpopularniejszych książek lotniczych.

Ciekaw jestem, który z bohaterów tej książki najbardziej Wam się podobał. Czy Jerzy Grey, fenomenalny sportowiec i pilot, zdobywca wielu nagród, wielki entuzjasta lotnictwa, filantrop, który na własny koszt szkoli młodych lotników?

A może Stefan Wirecki, harcerz, paniczyk—pięknoduch, który szuka zawodu pięknego i niebezpiecznego, który nie lubi dyscypliny i nie chce, by jego zawód zabierał mu cały czas?

A może Bolesław Maliszewski, syn ziemianina, o którego ojciec obawia się, żeby zbytnio nie „zdemokraciał"; albo Jan Ahrens i Zygmunt Kozłowski, którzy bardzo chcą latać. ale są leniami i zaniedbują się w nauce?

Bo mnie — muszę Wam się przyznać otwarcie — nie podoba się żaden z nich. Bez wątpienia — są doskonałymi pilotami. Autor twierdzi, że umieją nawet pierwszorzędnie walczyć. Ale czy to wszystko?

Przecież nawet pilot często znajduje się w sytuacjach, w których sama umiejętność latania nie wystarcza. Każdy pilot — to człowiek. Żywy człowiek. O pilotach ze „Szkoły Orląt" wiemy jak latają, dowiadujemy się, że potrafią walczyć. Ale jak zachowa się każdy z nich w sytuacji, w której decydować będą nie umiejętności pilotażowe, nie odwaga i brawura, nawet nie zimna krew i wyrachowanie — ale człowiek, jego charakter?

Nikt z Was nie potrafi odpowiedzieć na to pytanie. Ja też nie. Jestem pewien, że nie odpowie na nie nawet autor „Szkoły Orląt" i twórca jej bohaterów. Nie odpowiemy, bo... po prostu nie wiemy. Dlatego nie podoba mi się ani porucznik Jerzy Grey (mimo, że ma takie dźwięczne, „zachodnie" nazwisko i jest nie byle jakim asem), ani Stefan Wirecki i wszyscy pozostali.

Są oni doskonałymi, odważnymi pilotami. Lecz z równym przecież powodzeniem moglibyśmy się zachwycać najnowszej konstrukcji pilotem automatycznym czy aparaturą radarową, które w pewnych wypadkach mogą zastąpić pilota. A pilot — to przecież coś więcej niż automat...

I dlatego nie wierzę autorowi „Szkoły Orląt", że jego bohaterowie potrafią naprawdę walczyć.

Porozmawiajmy teraz o innej książce. Tytuł jej: „Opowieść o prawdziwym człowieku". Autorem jest pisarz radziecki Borys Polewoj. Słyszeliście może o tej książce? Wkrótce ukaże się ona w przekładzie polskim.

Jest to powieść o radzieckim lotniku Aleksym Mieresjewie. Czy jest dobrym pilotem? Do samego prawie końca książki autor nic nam o tym nie mówi. Opowiada nam o Aleksym Mieresjewie — człowieku.

Pilot w walce z myśliwcami niemieckimi zostaje zestrzelony nad terytorium zajętym przez wroga. Jest ranny w obydwie nogi. Ceną nieludzkiego wysiłku przedziera się przez zaśnieżone lasy w kierunku linii frontu — do swoich. Najpierw posuwa się na kolanach, potem czołga się, wreszcie — ostatecznie już wyczerpany toczy się po śniegu. Byle naprzód. I tak przez kilkanaście dni.





Przedostaje się przez linię frontu. Nóg nie można już uratować. Obcinają mu je poniżej kolan. Czy wyobrażacie sobie, co oznacza dla pilota myśliwskiego strata nóg?

Mieresjew początkowo załamuje się. Koniec z lataniem. Na cóż beznogi kaleka może się przydać w lotnictwie? I wtedy dowiaduje się, że w czasie I Wojny Światowej był pewien pilot rosyjski, który straciwszy jedną nogę zastąpił ją protezą i w dalszym ciągu latał...

W duszy lotnika toczy się ciężka walka. Nadzieja zmaga się ze zwątpieniem. Przecież samoloty I Wojny Światowej były powolne, mało zwrotne i nie wymagały od pilota tak precyzyjnego opanowania sztuki pilotażu! Przecież ów lotnik rosyjski miał tylko jedną sztuczną nogę! Czy on, beznogi Mieresjew, zdoła opanować sztukę pilotażu na nowoczesnym myśliwcu?

I wtedy postanawia: Musi opanować. Przecież jest człowiekiem radzieckim! Musi przełamać wszystkie — zdawałoby się — niemożliwe do pokonania trudności. Przecież wychował go Kraj Rad, kraj zwycięskiego socjalizmu!

Z napięciem śledzimy na stronicach książki walkę Mieresjewa. Bohaterskie zmagania człowieka z własnym kalectwem zostają uwieńczone sukcesem. Mieresjew nie tylko zaczyna z powrotem latać na samolocie myśliwskim; spełnia się jego najgorętsze marzenie: bije Niemców, bierze w dalszym ciągu udział w wielkich bojach narodu radzieckiego o swoją wolność...

Ciekawa historia, prawda? Ale najważniejsza rzecz, to nie przepiękna, po mistrzowsku napisana książka. Najważniejsze, to fakt, że książka opisuje dzieje żywego, prawdziwego człowieka. Lotnik Mieresjew żyje i daje świadectwo prawdzie: takim jest człowiek radziecki. Czy takiego człowieka można zwyciężyć?

Czytając dzieje starszego lejtnanta Mieresjewa, przeżywamy wraz z nim tragiczny moment załamania się, potem jego żywiołowe, gorące pragnienie powrotu do lotnictwa. I wiemy z góry: ten człowiek musi zwyciężyć. Emocjonują nas ostatnie strony książki: opis walki bohaterskiego pilota z niemieckim asem. Jesteśmy jednak spokojni, wiemy — taki człowiek musi zwyciężyć.

Mieresjew, to nie jedna osamotniona postać. Mieresjew, to obraz radzieckiego człowieka, którego wychowała zwycięska rewolucja proletariacka, człowieka, który dla swojej ojczyzny gotów jest ofiarować wszystko. Nie tylko wybitne umiejętności pilotażowe, nie tylko własne życie, ale przede wszystkim pracę, swój nadludzki wysiłek, każde swoje tchnienie.

Mieresjew i tysiące jemu podobnych ludzi radzieckich to ci, którzy rozgromili hitlerowców. To ci, którzy uwolnili świat od grozy faszyzmu.

Sprzęt, broń, strategia, taktyka — to wszystko są rzeczy bardzo ważne. Stokroć jednak ważniejszą i większą rzeczą jest człowiek. Człowiek radziecki wraz z milionami prostych prawdziwych ludzi na całym świecie stoi na straży pokoju Tego człowieka nie można zwyciężyć!

* * *

Na tle „Powieści o prawdziwym człowieku" został osnuty film, który wyświetlany jest obecnie na ekranach naszych kin. Obejrzyjcie ten film i przeczytajcie książkę, gdy wyjdzie z druku. Zobaczycie wtedy, jakim powinien być prawdziwy człowiek, prawdziwy pilot, jakimi winniście się stać Wy sami w przyszłości.

Na zdjęciach fragmenty filmu wyświetlanego na ekranach polskich.

LOT

A. GARKUSZA
Tłumaczenie z rosyjskiego
(dokończenie)

Uczyć się wciąż, każdego dnia,
swój każdy lot
obejrzeć z bliska!
Właśnie dlatego
każdy start
on po powrocie z lądowiska
rozważa siedząc przy stole.
Z czoła
włosów zgarnął kosmyki,
bierze zeszyty, podręczniki
i książki
oddawna znane.
Zaczyna wszystko od początku
jakby nie jadł lotniczego chleba
i jak nieopierzony młodzik
dwa dni temu ujrzał ziemię z nieba.
— Abecadło nam nie zbrzydło!
Musimy kuć jak koniugacje
jak robi się ślizg na skrzydło.
Wzorem rozgryźmy grawitację.
Noce bezsenne jak kamienie mil.
Jak uczeń świadomy swych dążeń
przerzucał stronice książek,
aby znaleźć między wierszami
czkałowski
niepowtarzalny
styl.

* * *

Okres przelotów, —
pięciolatek czasy nastały...
Pierwszy maj, rok trzydziesty i piąty...
Wieść nadbiegła: „Przyjechał Stalin!"
Jak powitać takiego gościa?
Nie zdążyli nic, nie obgadali,
a On przyszedł, prostym słowem
pozdrowił,
jakby z nimi rozmawiał sto razy.
Idzie. Czują uścisk ręki silny.
Stukot serc towarzyszy mu stu.
Siny dymek jego fajki słynnej
bliżej, bliżej...
I już jest tu:
— Towarzyszu Czkałow, mówią, że Wy
spadochronu nie uznajecie?
(Serce nagle zamarło i drży)



— Samolotom wierzycie w locie?
Milczał chwilę i dodał surowiej,
jakby duszę otworzył u syna:
— Twe życie nam bardziej drogie
niż jakakolwiek maszyna.

* * *

„— Twe życie nam droższe od wszelkich
maszyn"...
Z tymi Wodza drogimi słowami
nad tajgą syberyjską krążył,
przeleciał nad wiecznymi lodami.
Gdy zmęczenie zawładło rękoma,
siłę sercu wracała na nowo:
leninowska sylwetka znajoma
i najprostsze stalinowskie słowo.

* * *

Dziś niezwykły dzień:
gości czeka sień;
przyjdą nie zwlekając
we dwóch:
skromny Sasza, wesoły Pajduk...
Na stole ani jednej zakąski,
nie płonie tęczobarwne wino,
a miast zielonego arbuza
kuli ziemskiej łysina...
Zasznurowana w merydiany
biegunami wabi z daleka —
przez bieguny, przez oceany
śmiały przelot na nich czeka!
Przecinając granicę nocy,
doganiając szybkim lotem świt,
nad zielonym morzem uroczysk,
nad białymi plamami tundr;
i nad wspaniałą panoramą,
gdzie w ciszy trwa walka lodowa,
nad ostatnim obozem „Frama",
nad płomieniem ogniska Siedowa,
wąż trasy usypia syty:
Przed nimi Kaukazu szczyty
i kubańskich topoli...
Witaj ziemio zawsze ojczysta!
Ziemia cień maszyny przytula,
cień jak matkę obejmuje skrzydłami...
— Przygotujcie się witać, chłopcy!
Chłopcy, w dole Moskwa przed nami!

* * *

Trzech ich siedzi i marzy śmiało,
brak maszyny, lecz jest załoga.
Północ... Mapa... Krążek z gwiazdą
[małą...
Linią ołówka biegnie droga.
Ten lot będzie, będzie, będzie!
Wstań wówczas, otwórz oczy:
popatrz, kulę ziemską wszędzie
naszych ludzi lot otoczył...
Myśl Twoja leci jak ptak.
Twój lot — przez wieki przenika...
Wiecznie bić będzie serce
pilota — bolszewika!

STOPIĘĆDZIESIĄTY NUMER SiM-u

Trzymam w ręku 150 numer SiM-u i myślę: jak szybko mija czas! Nie tak dawno, bo w zeszłym roku wielkim przeżyciem było dla nas ukazanie się 100 numeru SiM-u — byliśmy wtedy bardzo dumni, spoglądając na stronę z numerem 1 000.

A dziś? — w kioskach i punktach sprzedaży w całej Polsce pojawił się SiM Nr 18, będący zarazem 150 numerem od chwili swych narodzin.

Simkarze! Cyfra 150 oznacza 150 tygodni pracy dla Was, polskiej młodzieży lotniczej! Sto pięćdziesiąt wydanych numerów — to przeszło 1 500 stron druku. Pamiętacie nasze pierwsze, 8-stronicowe numery skromne, szare i niepozorne? Potem dalsze — coraz lepsze, ciekawsze, coraz bardziej zdecydowane w swym wyrazie i linii. Coraz lepsza szata graficzna, większa objętość, coraz mocniejsze artykuły i... — coraz mocniejszy kręgosłup ideologiczny.

Interesujecie się wszyscy osiągnięciami naszego ludowego lotnictwa i jesteście z nich dumni. Interesujecie się również ostatnimi osiągnięciami techniki lotniczej, nowymi samolotami, szybowcami i śmigłowcami. Wiecie jednak, że technika w lotnictwie — to jeszcze nie wszystko. Wiecie, że na nic zdadzą się różne wyszukane pomysły konstrukcyjne, gdy... człowiek zawiedzie i nie będzie umiał ich użyć. Walczymy o nowego, lepszego człowieka, dążymy do wpojenia wszystkim naszym Czytelnikom prawdy, że „cuda techniki" nie mogą wyeliminować człowieka, a przeciwnie — człowiek musi być na pierwszym miejscu! Człowiek postępowy, szczerze pracujący dla pokoju w dziedzinie lotnictwa.

* * *

Pomyśl, Przyjacielu, o niedalekiej przyszłości. Ty, który parę lat temu byłeś młodziutkim chłopcem i z chciwością czytałeś skromny numer SiM-u, weźmiesz za kilkanaście lat do ręki jeden z simowych egzemplarzy. Zastanów się wtedy, jak wielkie zmiany zaszły w życiu Twoim i SiM-u. Ty, pewnie już znany konstruktor czy pilot, SiM — stary, zasłużony wychowawca młodzieży — lotniczy tygodnik. Obaj — dobrzy przyjaciele.

To nic, że SiM będzie wtedy wydawany w 10-krotnie większym nakładzie, że błyszczeć będzie wspaniałą szatą graficzną, a z dachu wspaniałego budynku redakcji startować będą helikoptery, błyskawicznie rozwożące po kraju cały nakład.

Myślę, że sympatia, z jaką odnosisz się do SiM-u, nie ulegnie zmianie, że będzie ona nadal wyrazem mocnych więzów, łączących całą naszą lotniczą gromadę.

* * *

Rozpisałem się za dużo. Kończę więc tych kilka słów w numerze stopięćdziesiątym — zaczynamy przecież nowy numer — stopięćdziesiąty pierwszy... Naprzód!

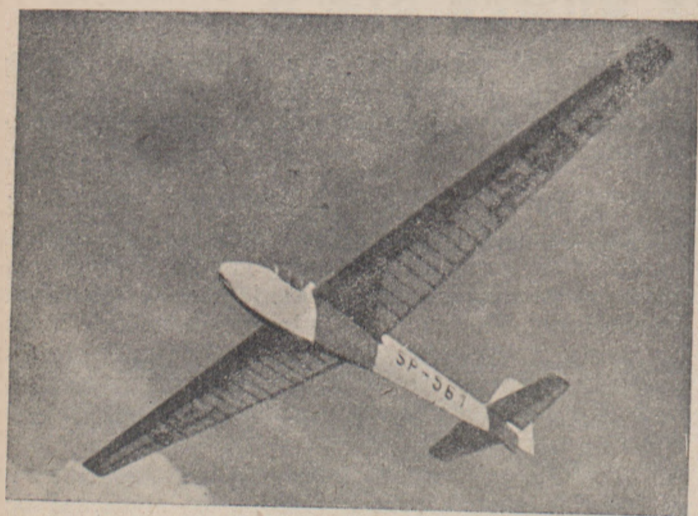
ZAR



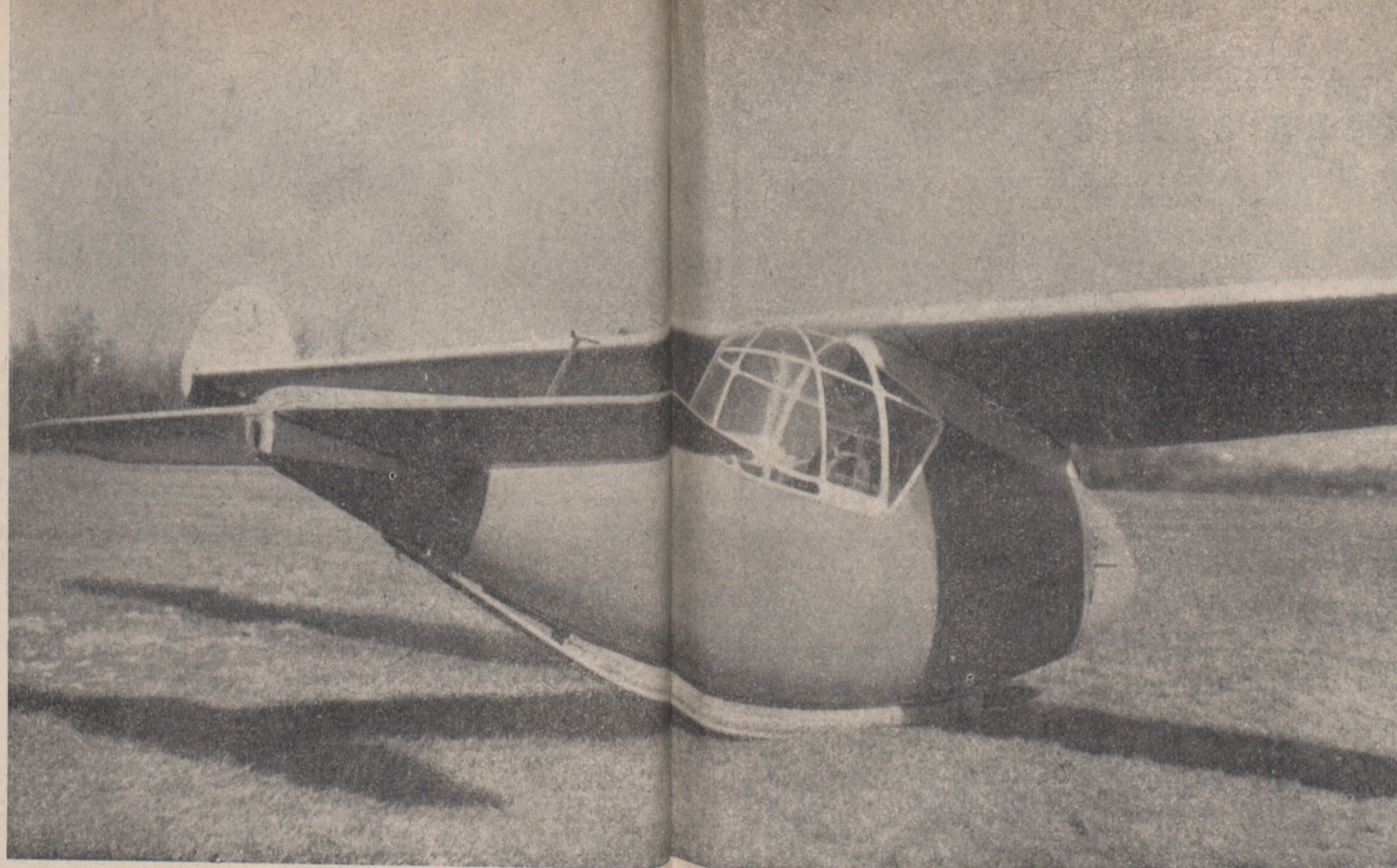
IS-1 „SĘP“



IS-2 „ABC“



IS-3 „MUCHA“



IS-5 KACZKA“

od ABC do „Kaczki” i ŻARU

— „W imieniu Instytutu Szybownictwa, w imieniu naszych robotników, pracowników i konstruktorów przekazuję na Wasze ręce szybowiec doświadczalno-treningowy IS-5 „kaczka“. W dniu międzynarodowego święta mas pracujących przekazuję go ludowemu lotnictwu Polski, by służył sprawie pokoju, sprawie dalszego rozwoju naszej Ojczyzny“.

Takie lub tym podobne słowa padną w dniu 1 maja z ust przedstawiciela IS-u i szybowiec o niezwykłych kształtach, o którym nieświadomi mówią iż lata „ogonem w przód“, stanie się własnością naszego ludowego szybownictwa.

Samoloty i szybowce tego typu były budowane dotychczas rzadko i nieliczne doczekały się produkcji w serii. Najlepszym tego dowodem jest fakt, iż po wojnie powstały trzy maszyny tego typu. Amerykańska kaczka MO-1, po nieudanych próbach zniknęła w niepamięci. Radziecki słabosilnikowy samolot MiG „kaczka“ osiągnął pozytywne rezultaty i jest budowany w serii. A trzecia maszyna, to właśnie polski szybowiec IS-5, który zwycięsko przeszedł próby fabryczne.

Dlaczego tak mało jest „kaczek“ na świecie?

Tego rodzaju układ jest bardzo trudny do obliczeń i konstrukcji, a poza tym w locie jest najczęściej niestateczny kierunkowo i nie nadaje się do eksploatacji. Tym niemniej jednak „kaczka“ jeśli jest dobrze skonstruowana, posiada dużo zalet. Przy tej samej płaszczyźnie nośnej jest znacznie mniejsza, posiada mniejsze opory i co za tym idzie jest znacznie szybsza. Jeśli silnik umieścimy z tyłu i śmigło pchające poza płatem, skrzydła pracują w niezakłóconych strugach powietrza. Cały „nos“ „kaczki“ jest wolny i konstruktor może umieścić w nim co mu się podoba — począwszy od bagażnika, a skończywszy na uzbrojeniu dla myśliwca. Długo możnaby wyliczać jeszcze zalety układu „kaczki“, ale na to trzeba być inżynierem i konstruktorem, ponieważ zaś ja nim nie jestem, przejdźmy do następnego zagadnienia:

Dlaczego właśnie my, Polacy — kraj zniszczony wojną i nie posiadający doskonale wyekwipowanych laboratoriów naukowych — dlaczego właśnie IS pokonał wszystkie trudności i skonstruował „kaczkę“, która posiada bardzo dobre własności w locie?

By odpowiedzieć na to pytanie, trzeba się cofnąć trzy lata wstecz.

●

Trzy lata temu powstał Instytut Szybownictwa. Grupa inżynierów i robotników warsztatowych powiedziała sobie twardo i wyraźnie: „Ponieważ nic jeszcze nie ma, wszystko zrobimy sami. Ustalamy plan pracy i o wykonanie tego planu będziemy walczyć, aż do zwycięstwa. Jesteśmy instytutem naukowym szybownictwa ludowej Polski i zwalczać będziemy wszystkie przeszkody na jego drodze, gdzie będzie potrzebna nasza pomoc“.

Wiele trudności na swej drodze napotkał IS. Były to trudności takie, jakie przeżywało całe nasze państwo i były także spiski ludzi małych i złych, którzy usiłowali zohydzić pracę IS-u i załamać plan pracy. Dziś wszystkie te trudności zostały przezwyciężone.

Instytut Szybownictwa dał nam pełne i pierwszorzędne wyposażenie we wszytkie typy maszyn: szkolny — „ABC“, zrekonstruowana przejściowa „Salamandra“ i treningowy „Komar“, treningowo-wyczynowa „Mucha“ i wyczynowy „Sęp“.

Zasługą Instytutu Szybownictwa jest powstanie najpiękniejszej w Europie szkoły wyczynowej, jaką jest Żar.

Instytut Szybownictwa dał nam nową instrukcję szkoleniową oraz rozpracowaną naukowo przez prof. Humena metodykę nauczania. Ideę Instytutu Szybownictwa w rocznej szkole instruktorów szybowcowych wcieliła w czyn Powszechna Organizacja „Służba Polsce“.

Dziś Instytut dał Polsce nową maszynę doświadczalną IS-5 „kaczka“.

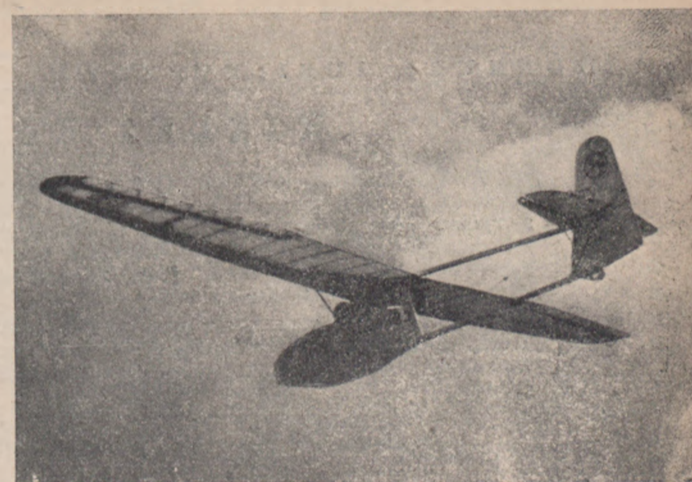
Jutro IS da nam akrobacyjny szybowiec „Jastrząb“ i polską wyciągarkę szybowcową.

Wszystko to, co ludowa Polska zawdzięcza Instytutowi Szybownictwa, IS zawdzięcza Polsce Ludowej — jej trosce o rozwój tej instytucji, jej trosce o rozwój naszych młodych skrzydeł.

Siła IS-u, źródło jego osiągnięć, tkwi w ustroju naszego państwa, którym rządzą masy pracujące. I dlatego nie jest przypadkiem fakt, iż właśnie w dniu 1 maja IS przekazuje „kaczkę“ polskiemu szybownictwu.

●

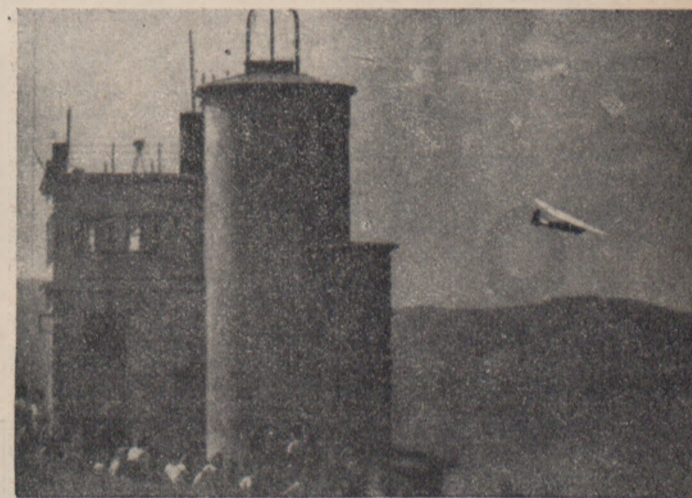
O szybowcach IS-5 będziemy jeszcze pisać na stronicach SIM-u. Podamy jego rysunek, wymiary i osiągi, opiszemy szczegółowo konstrukcję. Ale teraz pozwól, Kolego, że zwrócę się bezpośrednio do Ciebie. Porównaj swą pracę z pracą IS-u.



SALAMANDRA



KOMAR 48



ŻAR

Naturalnie — nie pytam ile szybowców skonstruowałeś. Wiem, że nie jesteś biurem konstrukcyjnym ani warsztatami.

Ale jak wygląda Twój plan pracy dla szybownictwa ludowej Polski i jego realizacja? Co było Twym czynem pierwszomajowym?

Jeśli porównanie to wypada na Twoją niekorzyść, pomyśl już teraz o planie pracy na przyszłość. Nikt nam nie zbuduje lotnictwa. To Twoje i moje, nasze wspólne zadanie. Takie będą polskie skrzydła, jakimi Ty je zbudujesz.

WIELKI KONKURS SiM-u

Z okazji naszego jubileuszu (150 numeru) zamieściliśmy na stronie 185 konkurs lotniczo-historyczny. Na stronie tej widzicie 12 obrazków przedstawiających różne daty, nazwiska i wydarzenia z historii lotnictwa. Należy odgadnąć właściwą postać, datę lub nazwisko.

Wśród wszystkich uczestników konkursu, którzy do dnia 20 maja nadeślą prawidłowe rozwiązania rozlosowane zostaną następujące nagrody:

I. Przelot samolotem PLL „LOT" w dowolnym kierunku na jednej z linii „LOT-u".

II. Nowy krajowy silnik samozapłonowy (SiM) o pojemności 2,6 cm^3.

III. Trzy książki Wyd. „Prasa Wojskowa": 1) „Myśliwiec" — Pokryszkina. 2) „Samoloty w Walce" — Wołkowa i 3) „Warszawa Kurs na Berlin" — Meissnera.

IV. Dwie książki wyd. Arcta: „Nad Czarnym Morzem" — Iwicza i „Zwichnięte Skrzydła" — Arcta.

V. „Modele latające" — Miklaszewskiego.

Redakcja SiM-u.

150 NUMERÓW SIM-U

KONKURS JUBILEUSZOWY • KONKURS JUBILEUSZOWY

JAK PRACUJE GDAŃSK

HENRYK ROCHOŃ i JERZY KONIECZNY

Jak Polska długa i szeroka nieprzerwanie napływają zobowiązania przedterminowego wykonania planów produkcyjnych. Więcej — lepiej — oszczędniej, głoszą uchwały zebrań robotniczych. Każdy z Was słyszy stale o kopalniach, hutach, fabrykach i innych zakładach pracy, w których robotnicy pracując coraz lepiej i oszczędniej zwiększają produkcję. Wiedzą oni bowiem, że pracują dla siebie, że tym samym przyczyniają się do przyśpieszenia odbudowy kraju, do podwyższenia stopy życiowej szerokich mas ludzi pracy.

A jak w lotnictwie?

Nie pozostajemy w tyle. Mimo trudności osiągamy coraz lepsze wyniki w pracy. Produkujemy coraz więcej sprzętu lotniczego.

Zapoznajmy się z jednym spośród naszych zakładów lotniczych — Okręgowymi Warsztatami w Gdańsku.

Historia OWL jest krótka. Zaczęło się — tak jak wszędzie — od pracy. Nie było czasu na debaty i narady. W najcięższych warunkach przystosowano systemem gospodarczym drewnianą szopę na tymczasowe pomieszczenie warsztatów. Robotnicy i majstrowie nie szczędzili wysiłku. Początkowo z braku narzędzi warsztatowych pracowali własnymi. W pierwszej fazie przystąpiono do budowy nowej hali warsztatowej i remontu sprzętu lotniczego.

Wiemy wszyscy jak było ciężko po wojnie z szybowcami. Maszyny zniszczone, połamane — trzeba było szybko naprawić, aby na czymś latać.

Wiedzieli o tym pracownicy OWL-u. Dzięki dobrej organizacji praca postępowała szybko naprzód. W ciągu roku 1947 wykończono i oddano do użytku nowowybudowaną halę, zaopatrzoną w odpowiednie maszyny.

Każdy dzień, tydzień i miesiąc przynosi OWL-owcom nowe sukcesy w pracy.

Duszą warsztatów jest ob. Tadeusz Benetkiewicz. W połowie 1947 roku obejmuje on kierownictwo techniczne, by w rok później zostać już kierownikiem warsztatów.

Praca mechaników lotniczych w lepszych warunkach przy dobrym nadzorze technicznym dała od razu swoje wyniki. Naprawiano sprzęt coraz szybciej i lepiej.

OWL rozbudowały dział mechaniczny i rozpoczęły produkcję wyciągarek szybowcowych.

Rok ubiegły zakończono przedterminowym wykonaniem Czynu Kongresowego.

Czyn Kongresowy to jeden z największych sukcesów OWL-owców. Dzięki takim pracownikom, jak Czuczman, Dolata, Walkowski i Urbański warsztaty wykonały zobowiązanie nie tylko przed terminem, ale i z nadwyżką.

Konferencja warsztatowców w Jeżowie (patrz SiM Nr 3 (135) z br.) przeszczepiła na grunt OWL zdobycze socjalistycznych metod pracy. Wprowadzono normy. Podjęto współzawodnictwo z innymi warsztatami.

Przeprowadzona reforma dała pozytywne wyniki. Zwiększyła wydajność pracy i obniżyła koszty napraw - dała dziesiątki naprawionego sprzętu lotniczego.

Pierwsze miesiące 1949 roku potwierdziły słuszność wytycznych nowej organizacji pracy nakreślonej naradą w Jeżowie. Okręgowe Warsztaty Lotnicze we Wrzeszczu osiągają coraz lepsze wyniki w ilości wykonanych napraw sprzętu lotniczego.

W pierwszym kwartale bieżącego roku wyremontowano w OWL tyle samolotów, ile dotychczas w Jeziezycach przez cały rok.

Pracownicy tych warsztatów mają jednak ambicję poprawienia dotychczasowych wyników swej pracy.

Jako Czyn Pierwszomajowy, z inicjatywy ob. ob. Czuczmana i Dolaty, członków PZPR, postanowiono przeprowadzić dodatkowo poza godzinami służbowymi, remont samolotu „Piper".

Okręgowe Warsztaty Lotnicze w Gdańsku znajdują się dziś w czołówce krajowych warsztatów lotniczych. Racjonalny wysiłek robotnika, majstra czy mechanika z OWL-u przyczynia się do należytego zaopatrzenia w sprzęt szkół szybowcowych i aeroklubów, przyśpieszając tym samym rozbudowę naszego ludowego lotnictwa.



Część z samolotów „Piper" wyremontowanych przez OWL w bieżącym kwartale br.

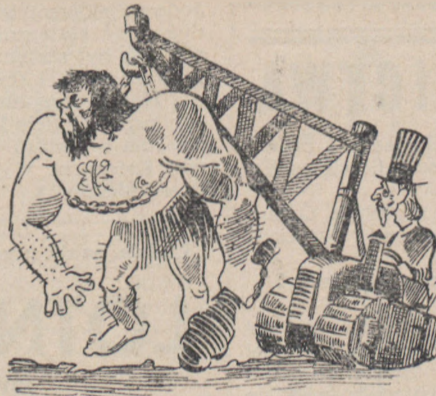


Fragment warsztatów szybowcowych OWL-u
Foto: „Mewa" — Sopot

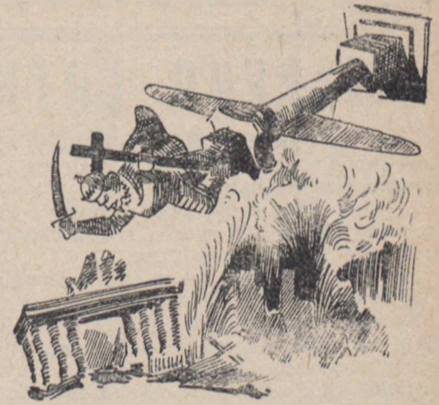
JUBILEUSZOWO-HISTORYCZNY KONKURS LOTNICZY SIM-U



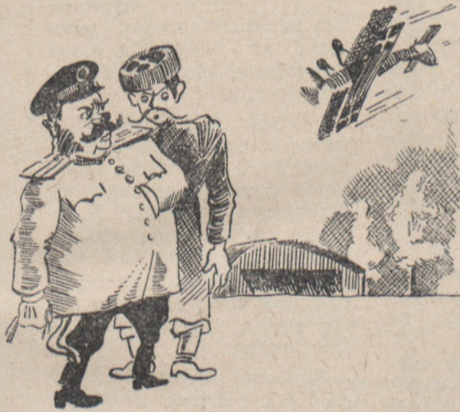
1. Co przedstawia powyższa scena?



2. Co ma wspólnego z lotnictwem ten olbrzym?



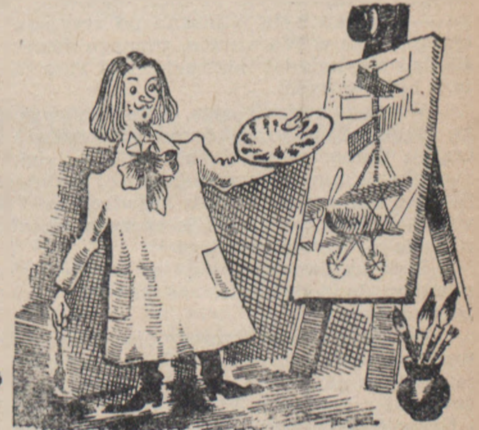
3. Co ma oznaczać ta latająca kolumna Zygmunta?



4. Dlaczego złości się ten oficer carski?



5. Co to za dziwna trójka?



6. Jakie nazwisko nosił ten znany w lotnictwie polski artysta malarz?



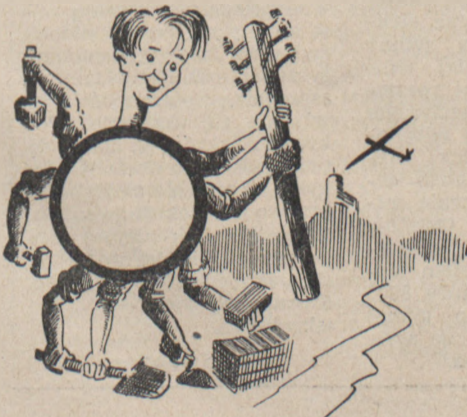
7. Jaka to „epokowa" data w historii lotnictwa?



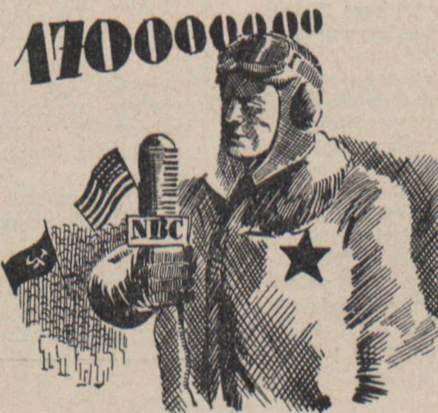
8. Czy to człowiek, czy kamień?



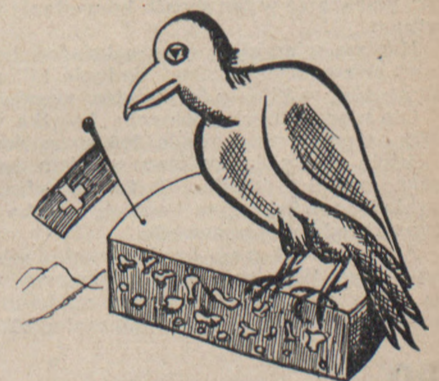
9. Kim jest ten marynarz?



10. Co to za koło i co ono robi?



11. Kim jest ten lotnik?



12. Ten ptak—to sęp. Ale dlaczego siedzi na serze?



TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

— Drogi Panie! — pisze do mnie w liście jeden z czytelników-modelarzy. — Pragnę tą drogą podzielić się moimi pewnymi osiągnięciami...

I proszę sobie wyobrazić, co opisuje ten czytelnik. Opisuje mianowicie, w jaki sposób w przeciągu półtora roku czasu nauczył się języka rosyjskiego...

Dziwne, powiecie, ale co to ma wspólnego z kroniką?

A właśnie, że ma. Posłuchajcie.

Kolega, nazwijmy go Władek (imienia prawdziwego nie podaję, bo i tak nikomu to się na nic nie przyda, a chodzi tylko o przykład), będąc w drugiej klasie, dwa lata temu „obrywał" ciągle dwóje z rosyjskiego. Ani rusz nie mógł się nauczyć liter, a o czytaniu mowy nie było. Ponieważ jest modelarzem, interesował się wszelką literaturą z tej dziedziny. Pewnego razu wpadła mu w ręce książka G. W. Miklaszewskiego „Letajuszczyje Modieli" (Modele Latające). Cóż z tego — książka była napisana po rosyjsku! Były to pierwsze egzemplarze w Warszawie, znanego dziełka małego lotnictwa. Biedził się, oglądał ilustracje. Ani rusz nie mógł rozgryźć co tam było w treści.

Wreszcie uprosił ojca, kupił potężny słownik (gramatykę szkolną miał już w domu) i zabrał się do roboty. Z początku tłumaczył na chybił trafił — ciekawe podpisy pod rysunkami, ale to jeszcze bardziej podnieciło zaintresowanie. Siedząc tak nad książką, a najwięcej nad słownikiem, po paru tygodniach stwierdził, że zaczyna czytać bez trudu na razie nie wiele rozumiejąc z treści.

Podczas „wywiadówki" w szkole ojciec Władka ze zdumieniem dowiedział się, że jego syn otrzymał z rosyjskiego „dostateczny".

Długie godziny tłumaczenia fragmentów książki zaczęły wydawać owoce... Natychmiast wziął się do projektowania modelu na najbliższe zawody. Trudniejsze ustępy z wzorami omawiał z kolegami, którzy byli mocniejsi w matematyce i fizyce i jakoś szło...

— Dlatego — pisze w zakończeniu Władek — opisałem moją historię z rosyjskim, aby pokazać innym kolegom-lotnikom, jak łatwo można nauczyć się języka obcego, o ile temat napisany w danym języku nas interesuje.

* * *

Od siebie mogę dodać, że znam wielu ludzi, którzy w podobny sposób uczyli się na różnych podręcznikach — bezpośrednio, może nie według wymagań nauczyciela, ale naprawdę praktycznie. Lotnictwo zarówno duże jak i małe z dnia na dzień czyni tak wielkie postępy, że nie sposób w dzisiejszych czasach nie znać co najmniej trzech, czterech języków. Pisząc „znać" określam tym słowem znajomość ogólną języka, a więc wymowę i umiejętność czytania przy ewentualnej pomocy słownika.

Języki: rosyjski, czeski, angielski czy francuski musi poznać każdy młody lotnik, który ma zamiar kształcić się wyżej. Trudno wyobrazić sobie studia lotnicze, na przykład na politechnice, bez pomocy podręczników radzieckich (nawiasem mówiąc bardzo tanich) czy innych. Dlatego też należy wcześnie rozpoczynać zaznajomienie się z terminologią fachowa, aby później mieć łatwiejszą drogę do lotnictwa.

Polska literatura fachowo - lotnicza jest jeszcze uboga. Skrzydła publicystyczne rozwijają się powoli, systematycznie, starając się naprawić zniszczenia wojenne.

Ale ja się o językach rozpisałem, a zapomniałem o „Modelach Latających". A przecież książkę tę przetłumaczono na język polski w ubiegłym roku i wydano w „Prasie Wojskowej", ułatwiając w ten sposób korzystanie z wiedzy wszystkim chętnym.

Napiszę więc kilka słów o książce, bo do tej pory mało o niej słyszeliście, widząc jedynie kilka przedrukowanych fragmentów w SiM-ie (helikopter, gumówka i profile).

Oto nieco danych ogólnych: książka wyszła w nakładzie 10 000 egzemplarzy, posiada 298 stron druku, 125 rysunków w tekście. Kto ciekawy, temu powiem, że w książce wydrukowano ponad 25 000 słów (!). Ładna cyfra, prawda? Chcąc na przykład opowiedzieć tę książkę, trzeba by było wielu dni dwunastogodzinnej pogawędki...

A ja przecież mam bardzo mało miejsca na opisanie wszystkiego. Wymienię więc ciekawsze tytuły rozdziałów: Siła nośna, skrzydła; Biegunowa modelu; Kolejność obliczeń aerodynamicznych; Śmigło-obliczanie; Maksymalne nakręcenie silnika gumowego; Mechaniczne przekładnie dla gumy; Śmigła składane; Jak obliczyć odległość lotu... i wiele innych. Jednym słowem kopalnia wiedzy, i kto chce np. wiedzieć jak duży dać statecznik kierunkowy i „V" skrzydła w modelu, aby ten był stateczny spiralnie, ten patrzy po prostu na wykres na str. 211 (rys. 95) i odczytuje potrzebne dane...

No, ale zapomniałem powiedzieć, że wtedy tylko odczyta, jak kupi „Modele Latające", które kosztują 600 złotych, są do nabycia w każdej większej księgarni jak również w Wojskowej Księgarni Wysyłkowej — Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 11.

Obserwator

Ludzie nauki przemawiają do Simkarzy

LOTNICZA ISKRA

EDWARD SOBOCIŃSKI, inż.

(dokończenie)

Świece klasyfikuje się biorąc pod uwagę ich tzw. wartość cieplną i gwint ze względu na wkręcenie w głowicę cylindra. Dla danego typu silnika stosuje się tylko odpowiednią świecę. Dobór ten jest bardzo ważny, gdyż świeca musi mieć ściśle określoną temperaturę: nie za wysoką, bo elektroda zapalałaby sama bez prądu nagromadzoną w cylindrze mieszankę, nie za niską, gdyż nie spalałyby się kropelki osiadłego na niej oleju.

Mechanicy lotniczy wiedzą, że gdy warunki odprowadzenia ciepła z cylindra są gorsze, świeca daje samozapłon, i po wykręceniu z cylindra widać białawe opalenie elektrod, należy stosować „świecę zimną", czyli o wyższej wartości cieplnej. I naodwrót, jeśli warunki chłodzenia świecy są lepsze, świeca zaoliwia się, należy wziąć „świecę gorącą", czyli o niższej wartości cieplnej. Jednak jeśli ma się do wyboru między świecą zbyt zimną lub zbyt gorącą, lepiej jest dać tę drugą, gdyż samozapłon można usunąć łatwo choćby przez zmniejszenie gazu. Natomiast zaoliwienie zmusza nas do wykręcenia świecy i dokładnego jej oczyszczenia.

Ponieważ zależy nam na szczelności świecy ze względu na wysokie ciśnienie panujące w cylindrze, materiały izolacyjne oraz elektroda i oprawka winny mieć jak najbardziej zbliżone współczynniki rozszerzalności. W przeciwnym bowiem wypadku powstawałyby w świecy nieszczelności. Materiałem izolacyjnym jest głównie mika lub porcelana. Ostatnio częściej stosowana jest porcelana. Mika bowiem wytrzymuje temperaturę 800° — 900° C i ponadto gorzej odprowadza ciepło na zewnątrz niż porcelana.

Głównymi wadami świecy jest pęknięcie izolatora lub zanieczyszczenie powstałe ze zwęglenia oleju. Oczywiście iskry wtedy nie otrzymamy.

Oprócz iskrowników i świec w skład urządzeń zapłonowych wchodzą przewody doprowadzające prąd wysokiego napięcia. Przewody te składają się ze splotu drucików miedzianych otoczonych gumą i bawełną oraz objętych gęstą siatką stalową. Jest to tzw. ekran.

Zarówno iskrownik, świece, jak również wszystkie przewody doprowadzające wysyłają podczas swej pracy fale elektromagnetyczne, które przeszkadzają a nawet uniemożliwiają całkowicie odbiór radiowy na samolocie we wszystkich zakresach długości fal. Z tego też względu na samolocie, posiadającym odbiornik radiowy, konieczne jest usunięcie zakłóceń powodowanych przez „złośliwe" fale elektromagnetyczne. W tym celu stosuje się tzw. ekranowanie wszelkich instalacji elektrycznych. Polega ono na osłonięciu tych instalacji powłoką metalową, która, jak wiadomo, jest dobrym przewodnikiem elektrycznym. Powłoka ta, inaczej zwana ekranem, jest uziemiona a raczej umasiona, czyli połączona jak najgęściej z masą silnika. Przewody elektryczne grają rolę anteny nadawczej niepożądanych fal elektromagnetycznych. Dlatego też ze szczególną starannością je właśnie się ekranuje. Iskrowniki, które są dobre do przewodów nieekranowych, mogą okazać się za słabe do przewodów ekranowanych. Ekran bowiem zużywa nieco energii elektrycznej i iskra może już nie powstać. Stosuje się wtedy silniejsze iskrowniki.

(Koniec)

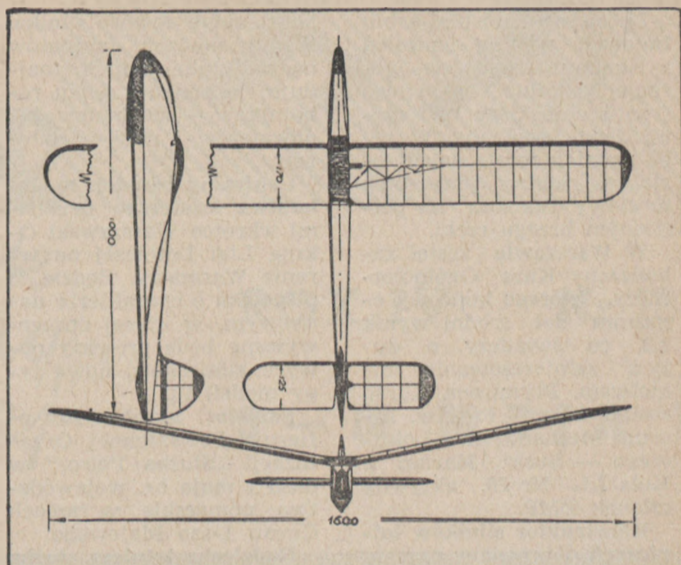
CO BUDUJĄ MODELARZE?

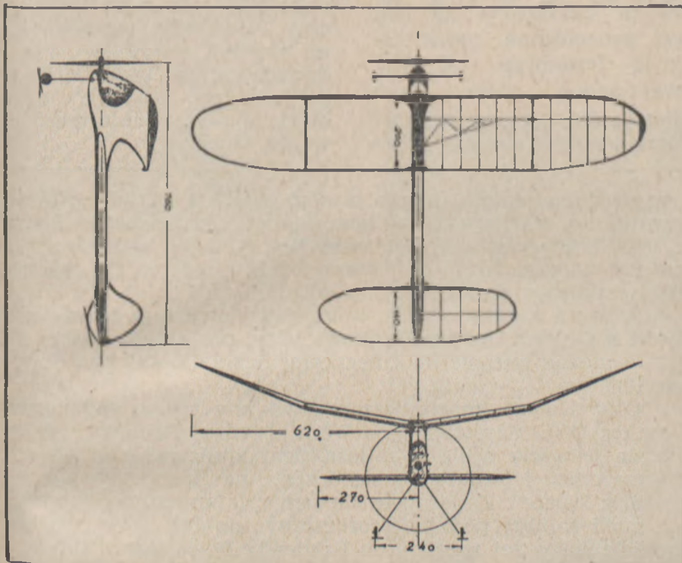
JT — 140 „AS 4"

Model szybowca wyczynowego konstr. Jan Tomaszewski, Poznań. Rozpiętość 1 600 mm. Długość 1 000 mm. Obciążenie jednostkowe 19 g/dcm². Wykonany z sosny i sklejki. Modele typu „AS" brały kilkakrotnie udział w zawodach zawsze odnosząc sukcesy. Między innymi „AS-y" zajęły w roku 1946 na Zawodach Wojewódzkich w Poznaniu 3. i 4. miejsce, 2. w 1947 r. oraz 1. na Zawodach Miejskich w 1948 r., (przelot Kobylnica — Kozie Głowy 10,5 km). Kilka modeli tego typu uciekło modelarzom na prądach termicznych.

JT—143 „TRZMIEL"

Model silnikowy konstr. Jan Tomaszewski — Poznań. Rozpiętość 1 240 mm. Długość 725 mm. Silnik „Gado 3". Konstrukcja mieszana: balsa, sosna, sklejka. Przy 20 sek. pracy silnika przeciętny czas lotu wynosi 80 sek.





MIGAWKI Z KURSU PRZODOWNIKÓW MAŁEGO LOTNICTWA W KRAKOWIE

Liga Lotnicza w Krakowie zorganizowała w dniach 14 — 26 lutego br. kurs dla przodowników modelarstwa lotniczego.

Oto trochę ciekawszych wiadomości:

★

Wykłady teoretyczne odbywały się w sali Gimnazjum Energetycznego oraz w sali Gimnazjum Przemysłowego w Krakowie. Zajęcia praktyczne — w pracowni stolarskiej Gimnazjum zawodowego.

★

Wykłady teoretyczne trwały 30 godzin, zajęcia praktyczne 75 godzin.

★

27 kandydatów zapisało się na kurs, ukończyło go 24.

★

Wyróżniono trzy modele: 1)Henryka Linhardta z Kalwarii — stolarza, 2) Jana Dybczyńskiego z Białej Krakowskiej—ucznia i 3) Adama Turczyńskiego z Krakowa — ucznia.

Na zakończeniu kursu w dniu 26 lutego był obecny prezydent Krakowa, Henryk Dobrowolski, który osobiście wręczał świadectwa absolwentom.

★

Jak wynika z suchego sprawozdania kasowego, zużyto następujące ilości materiału: dwa arkusze sklejki 0,8 mm, dwie puszki celonu, dwa kg kleju „Certus", 15,4 dcm³ balsy, 270 metrów listewek różnych wymiarów, 10 arkuszy papieru szklistego i 1 kłębek nici.

Naturalnie są to tylko pozycje ważniejsze, podajemy je jedynie dla orientacji organizatorom podobnych kursów.

Czytelnicy nasi zdziwieni są zapewne, że o kursie z lutego piszemy w maju, ale winę za spóźnioną wiadomość ponosi LL w Krakowie, gdyż sprawozdanie otrzymaliśmy tydzień temu.

(red.)

MAŁE LOTNICTWO DO SZKÓŁ!

Nieraz drobna akcja, prowadzona systematycznie, może dać w rezultacie znaczne wyniki i z małej rzeczy mogą powstać rzeczy wielkie.

W danym wypadku dotyczy to propagandy modelarstwa lotniczego. Istniejące obecnie modelarnie grupują zaledwie znikomą część młodzieży szkolnej, zaś reszta ma bardzo małą styczność z lotnictwem. Wyłania się więc konieczność zapoznania młodzieży szkolnej niezależnie od wieku z zagadnieniem modelarstwa lotniczego, zwłaszcza na terenie szkół powszechnych zarówno miejskich jak i wiejskich, wśród młodzieży robotniczej i wiejskiej.

W tym celu należy zorganizować specjalne pogadanki informacyjno-propagandowe na terenie poszczególnych szkół lub też zbiorowe dla kilku szkół, uzupełnione pokazami modeli latających 2—3 typów. Pogadanki takie można przeprowadzić na otwartym powietrzu lub też w lokalach zamkniętych (sale kinowe, szkolne sale gimnastyczne itp.).

Każdy z instruktorów modelarskich powinien przygotować sobie kilka dobrze latających modeli, wciągając do tej akcji wszystkich przodowników modelarskich i podzieliwszy swój okręg na pewną ilość sekcji, po jednej dla każdego prelegenta. Praca ta w wielkim stopniu przyczyni się do szybkiego rozwoju modelarstwa lotniczego.

Projekt ten na terenie Łodzi zacząłem już osobiście realizować w porozumieniu z miejscowym Zarządem Ligi Lotniczej.

Wzywam wszystkie modelarnie za pośrednictwem SiM-u do współzawodnictwa w akcji „Małe lotnictwo do szkół".

Wojciech Woyna

NOWE LICEUM MECHANICZNO-LOTNICZE

Przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Bielsku istnieje 3-letnie liceum mechaniczno-lotnicze. Do liceum może być przyjęty kandydat po ukończeniu gimnazjum ogólnokształcącego lub zawodowego (mała matura).

Wpisy i egzaminy wstępne odbędą się w czerwcu, z końcem roku szkolnego.

Egzamin wstępny obejmuje: 1) język polski, 2) matematykę, 3) rysunek techniczny i odręczny. Nauka rozpoczyna się dnia 1 września br.

Dla orientacji podajemy wykaz przedmiotów wykładanych w liceum:

Przedmioty zawodowe: technologia metali, warsztaty, części maszyn, płatowce, ćwiczenia konstrukcyjne, silniki lotnicze i przemysłowe, badanie silników lotniczych, mechanika lotu, pomiary w locie, elektrotechnika, maszynoznawstwo, wytrzymałość materiałów, termodynamika techniczna, organizacja przedsiębiorstw, rysunek techniczny.

Przedmioty pomocnicze: mechanika techniczna, statyka wykreślna, fizyka, chemia, matematyka, zagadnienia gospodarcze i społeczne, higiena, religia, język polski, ćwiczenia cielesne, Służba Polsce.

Lotnictwo chińskiej armii ludowej, według doniesień z Nankinu, rozpoczęło operacje wzdłuż głównego frontu chińskiego nad rzeką Jang-Tse-Kiang. W ręce armii ludowej wpadł ostatnio ważny przyczółek mostowy Takokou na północnym brzegu rzeki.

W Warszawie został zakończony Kurs Ogólnolotniczy, którego końcowy egzamin dał średni wynik 4,2, co świadczy o dużym zainteresowaniu lotnictwem. Prymusem Kursu został uczeń Państw. Liceum Mechaniczno - Lotniczego — Suski Marian z Koła LL Nr 26, aktywny członek ZMP.

Konstruktor silników lotniczych, Klimonow, uzyskał nagrodę stalinowską za konstrukcję nowego silnika. Wśród nowych laureatów nagród stalinowskich znajduje się ponadto wielu robotników - stachanowców, nowatorów i racjonalizatorów.

Centralny ośrodek modelarstwa lotniczego uruchomi wkrótce Warszawski Okręg Ligi Lotniczej na terenie Warszawy. Będzie to placówka o charakterze naukowym, w której opracowywane będą projekty nowych silniczków, nowe typy modeli itp.

Samolot akrobacyjny ofiaruje Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" w dniu 1 maja br. województwo pomorskie w ramach Czynu 1-szo Majowego.

Radziecka lotnicza służba zdrowia została w bieżącym roku znacznie udoskonalona, przychodząc obywatelom radzieckim, mieszkającym w najodleglejszych nawet zakątkach ZSRR, z lekarską pomocą. Samoloty lotniczej służby zdrowia zaopatrzone zostały w przenośne aparaty rentgenowskie jak również w laboratoria, które umożliwiają wykonanie nawet zabiegów chirurgicznych.

Samolot sanitarny przekaże dla społeczeństwa ziemi Lubuskiej i ziemi Wielkopolskiej — społeczeństwo województwa poznańskiego. Akcja zbiórkowa na ten cel, prowadzona przez Okręg Poznański LL jest traktowana jako Czyn 1-szo Majowy i dała już ponad milion złotych. Przekazanie samolotu nastąpi w dniu 1 maja.

Zbiórka wykazała dużą ofiarność społeczeństwa i cechuje ją dobra organizacja.

23 pilotki ZSRR otrzymały w czasie ostatniej wojny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. Były one pilotkami Kobiecego Pułku Nocnych Bombowców, który brał udział w walkach radzieckiego lotnictwa od Kaukazu aż po Berlin.

Największą ilość kursów ogólnolotniczych—15 — zorganizował na swym terenie Okręg Kielecki Ligi Lotniczej. Wykłady, prowadzone według skryptów wydanych przez Dyrekcję Ligi Lotniczej, cieszyły się olbrzymią popularnością wśród słuchaczy.



POCZTA LOTNICZA

Sprawa Oficerskiej Szkoły Lotnictwa (OSL) oraz Technicznej Szkoły Lotnictwa (TSL) spędza sen z oczu naszym Czytelnikom. Otrzymujemy wiele listów z zapytaniami o szczegóły dotyczące przyjęć, przy czym listy te można by posegregować na te, w których autorzy proszą o informacje ogólne, oraz takie, w których autorzy domagają się od nas wyjaśnień pewnych szczegółów.

Kol. **T. W. z Dąbrowy Górniczej pyta:** „Jakim warunkom trzeba odpowiadać, aby dostać się do OSL?". Jemu oraz kol. **„Mieczykowi" z Namysłowa**, który również nie orientuje się w istocie zagadnienia — odpowiadam. Przede wszystkim, aby dostać się do OSL, trzeba najpóźniej do dnia 30 maja br. złożyć podanie i odpowiednie dokumenty w Rejonowej Komendzie Uzupełnień. To jest najważniejsze. Resztę informacji, bardzo gruntownych i wyczerpujących — znajdziecie Koledzy w artykule pt. „Szkoły Lotnicze przyjmują kandydatów" (SiM Nr 14 z br.). Numer ten możecie zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej", Warszawa, Al. Jerozolimskie 55.

A teraz Ci, których gnębi nieświadomość (czy też niezrozumienie) szczegółów w sprawie przyjęć do Szkół Lotniczych. Kol. **Michał Matuszczak z Białegostoku** pisze: „Ponieważ do TSL potrzebna jest duża matura, więc chciałbym się zapytać, jakie najlepiej będzie mi odpowiadać liceum: mechaniczne czy matematyczno-fizyczne?"

Kolego, jeśli chodzi o wybór liceum, to polecam Wam liceum mechaniczne. Jeśli jednak ukończycie liceum matematyczno-fizyczne, nie będzie to wcale stanowić przeszkody w przyjęciu do TSL. Sprawa druga: do TSL nie jest przecież koniecznie potrzebna duża matura, kandydować tam mogą również i ci, którzy posiadają wykształcenie nie niższe niż 2 kl. gimnazjum ogólnokształcącego lub szkoły zawodowej. Ci właśnie — mogą zostać uczniami Podoficerskiego Kursu Mechaników Lotniczych. Kandydaci z dużą maturą mogą dostać się na Oficerski Kurs Techników Rezerwy.

Kol. **Ryszardowi Dąbrowskiemu z Wysokiego Mazowieckiego,** który zapytuje, czy świadectwo z 2 kl. średniej szkoły zawodowej wystarczy aby dostać się do TSL, odpowiadam krótko: tak, wystarczy. Na drugie pytanie: „Czy podanie wraz z dokumentami trzeba wysłać do RKU w Białymstoku, czy też do Warszawy?" — komunikuję, że trzeba je złożyć w RKU w Białymstoku, ponieważ Wy, Kolego, jesteście przynależni do tego RKU. I jeszcze jedno: pobyt w TSL będzie Wam zaliczony do służby wojskowej.

A teraz podaję pytanie, które zadał nam kol. **Józef Czyżycki z Gajewa, poczta Radków:** „Czy, nie mając jeszcze 18 lat — można wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa (mam lat 16)?"

Otóż Kolego, macie jeszcze dwa lata czasu, aby zostać uczniem OSL. Czy wiecie, co Wam poradzę? Ponieważ piszecie, że jesteście wielkim miłośnikiem lotnicwa, więc — nie traćcie czasu i postarajcie się dostać na kurs szybowcowy „Służby Polsce". Zapoznacie się tam z lataniem, no i będziecie mieli solidny podkład teoretyczny do OSL. Na jesieni zgłoście się w tej sprawie do Komendy Powiatowej SP.

Wielki kłopot ma kol. **„Z." z Krakowa.** Pisze on, że okulista stwierdził u niego małą krótkowzroczność i dlatego nieprzyjęto go do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Pyta nas, czy warto wobec tego starać się o przyjęcie do TSL?

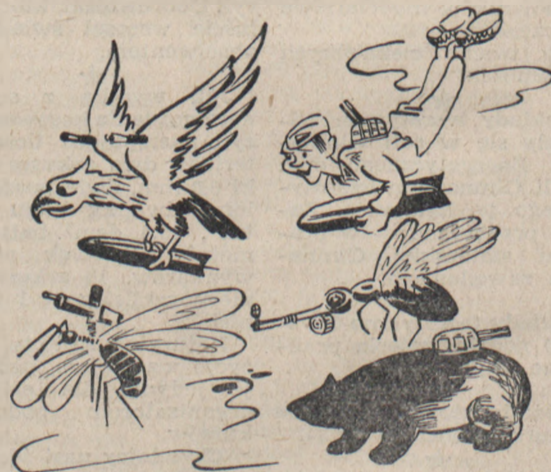
Nie namyślajcie się długo, Kolego, lecz złóżcie podanie do Waszego RKU o przyjęcie do TSL. Wada wzroku nie przeszkodzi temu, abyście zostali dzielnym mechanikiem lotniczym.

Kończąc ze sprawami wojskowych szkół lotniczych życzę moim korespondentom pomyślnego przebrnięcia przez wszystkie trudności i wylądowania—w OSL lub TSL. **ZAR**

Na zdjęciu na okładce:

Jednostki lotnicze i Junacy PO SP wezmą udział w defiladzie 1 maja.

STRACH MA WIELKIE OCZY . . .



Gazety amerykańskie donoszą, że Polska przygotowuje się do wojny

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr — Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn., Warszawa

Nr 738 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-76001

Cena zł 15